

昆明地铁4号线运营方债务高企净利暴降

本报记者 王登海 北京报道

近日,昆明市轨道交通4号线(地铁4号线)运营公司拖欠员工工资、养老金等逾2亿元的事件引起了社会的关注。

《中国经营报》记者了解到,昆明市轨道交通4号线项目采用土建

曾拖欠工资

记者致电云南京建轨道交通人力资源部,该部门工作人员称,目前已经不再拖欠,“已经补齐了”。

作为城市公共交通的重要组成部分,地铁虽然为城市带来高效和便捷的出行方式,推动了城市发展,提高了居民生活质量,但其高昂的建设成本和庞大的日常运营开销以及受票价调控机制影响,使得地铁系统长期面临盈利难题,这是业内公认的一个挑战。

近期,昆明地铁4号线的运营主体——云南京建轨道交通,因资金压力而曝出已拖欠员工两个月薪资的消息,这一事件再次将地铁运营的困境置于公众视野之下。

资料显示,昆明市轨道交通4号线项目是2015年9月29日纳入国家财政部第二批PPP示范项目库的项目,也是昆明市政府实施的第一批PPP项目。项目采用土建工程(A部分)、设备及车辆(B部分)双PPP模式投资、建设和运营,2015年12月开工建设,建设期5年,2020年9月23日开通初期运营,特许经营期30年。

年入9亿元

城建设计披露的信息来看,云南京建轨道交通2023年度的净利润比2022年度下滑明显,而2023年度的负债总额却越来越高。

从股权结构来看,云南京建轨道交通是北京城建设计发展集团股份有限公司(以下简称“城建设计”,01599.HK)的子公司,后者隶属于北京城建集团。

北京城建设计发展集团股份有限公司(曾用名:北京城建设计研究总院有限责任公司),成立于1958年,2013年10月更名为北京城建设计发展集团股份有限公司,并于2014年7月在香港联交所挂牌上市。

城建设计披露的信息显示,城建设计是国内市场份额最大、最具综合实力的城市轨道交通总体总包设计单位,截至2023年年底,公司

工程(A部分)、设备及车辆(B部分)双PPP模式投资、建设和运营,云南京建轨道交通投资建设有限公司(以下简称“云南京建轨道”)负责B部分的投资、建设及30年全线运营。

此次被曝拖欠员工工资的正是云南京建轨道,公司第一大股东为

云南京建轨道负责昆明市轨道交通4号线项目B部分的投资、建设及30年全线运营。

该公司是昆明轨道交通四号线投资管理有限公司(政府出资代表,股份占比14.2%)、北京城建设计发展集团股份有限公司(社会投资人,股份占比78.28%)、中铁电气化局集团有限公司(社会投资人,股份占比7.52%)共同出资于2017年12月7日注册成立的有限责任公司(国有控股),公司的行业主管部门(PPP项目实施机构)为昆明市交通运输局。

事件的起因是,昆明市公安局城市轨道交通分局发送给云南京建轨道的一份风险隐患提示函,该文件显示,轨道分局在工作中发现,截至2024年8月31日,云南京建轨道已拖欠员工(2024年7月、8月)工资2758.02万元,自2023年3月起暂缓缴纳养老保险、住房公积金、企业年

承担了全国41个城市、203条城市轨道交通线路的总体设计任务,通车总里程2394公里。尽管城建设计持有云南京建轨道78.28%的股权,但未纳入合并范围。主要系云南京建轨道公司章程约定政府方代表有一票否决权,所以城建设计方面不享受控制权,不纳入合并范围。

城建设计的年报显示,云南京建轨道的主营业务为项目投资、建设和运营维护。其主要业务有,昆明轨道交通4号线的城市轨道交通工程(B部分)的建设管理,以及4号线运营相关的投融资、运营管理、机电设备更新改造、票务经营、沿线商

业物业开发、沿线房屋租赁、广告业务以及地下空间资源开发。

“参股云南京建轨道交通投资建设有限公司有利于促进本公司增强盈利性的需要,有利于本公司的市场拓展和产业链整合。”城建设计在年报中如此表示。

不过,从城建设计披露的信息来看,云南京建轨道2023年度的净利润比2022年度下滑明显,而2023年度的负债总额却越来越高。

数据显示,2022年,云南京建轨道的总资产为77.89亿元,到2023年增长至90.42亿元。与此同时,云南京建轨道的负债也从2022年的52.74

亿元增加到2023年的64.20亿元。而2023年度,云南京建轨道实现营业收入9.20亿元,较2022年的7.52亿元有显著增长。然而,与之形成鲜明对比的是,2023年度,该公司的净利润遭遇了大幅度的下滑,从2022年的1.98亿元降至2023年的1417.02万元。

今年上半年,云南京建轨道经营情况如何,为何会拖欠员工工资?记者致电城建设计,接线工作人员表示,无法转达采访相关采访请求,唯一能做的是提供相关部门的固定电话号码,但是该电话一直处于无法接通的状态。

记者随后拨打了该公司党群工作部的电话,工作人员表示需要向领导请示后再作答复,并留下了记者电话。当天下午,云南京建轨道党群部工作人员联系记者,称因无法核实记者身份,故暂时无法接受采访。但在记者提供了相关证件号码及其他身份信息后,工作人员表示将进一步核实,并承诺确认身份后会进行回复,但是截至发稿,未收到公司就拖欠工资一事的正式说明。

记者致电昆明市交通运输局,其工作人员称,该事件由铁路和轨道交通处负责,并给了铁路和轨道交通处电话。但是铁路和轨道交通处的工作人员称,目前无法接受采访,但是也留了记者的电话,表示汇报领导后联系记者。

记者分别向云南京建轨道、昆明市交通运输局以及北京城建方面求证,云南京建轨道方面表示:“目前已经不再拖欠,已经补齐了。”然而,对于补齐的金额、时间节点等具体问题,没有明确回复。其他两家公司虽然取得了联系,但都未正面回复记者提出的采访问题。

经不再拖欠,“已经补齐了”,但是具体问题不接受采访,要求记者联系对外部门。

记者随后拨打了该公司党群工作部的电话,工作人员表示需要向领导请示后再作答复,并留下了记者电话。当天下午,云南京建轨道党群部工作人员联系记者,称因无法核实记者身份,故暂时无法接受采访。但在记者提供了相关证件号码及其他身份信息后,工作人员表示将进一步核实,并承诺确认身份后会进行回复,但是截至发稿,未收到公司就拖欠工资一事的正式说明。

记者致电昆明市交通运输局,其工作人员称,该事件由铁路和轨道交通处负责,并给了铁路和轨道交通处电话。但是铁路和轨道交通处的工作人员称,目前无法接受采访,但是也留了记者的电话,表示汇报领导后联系记者。

何解决,记者分别向云南京建轨道、昆明市交通运输局以及北京城建方面求证,云南京建轨道方面表示:“目前已经不再拖欠,已经补齐了。”然而,对于补齐的金额、时间节点等具体问题,没有明确回复。其他两家公司虽然取得了联系,但都未正面回复记者提出的采访问题。

经不再拖欠,“已经补齐了”,但是具体问题不接受采访,要求记者联系对外部门。

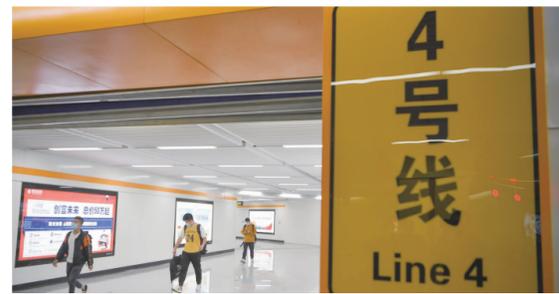
记者随后拨打了该公司党群工作部的电话,工作人员表示需要向领导请示后再作答复,并留下了记者电话。当天下午,云南京建轨道党群部工作人员联系记者,称因无法核实记者身份,故暂时无法接受采访。但在记者提供了相关证件号码及其他身份信息后,工作人员表示将进一步核实,并承诺确认身份后会进行回复,但是截至发稿,未收到公司就拖欠工资一事的正式说明。

记者致电昆明市交通运输局,其工作人员称,该事件由铁路和轨道交通处负责,并给了铁路和轨道交通处电话。但是铁路和轨道交通处的工作人员称,目前无法接受采访,但是也留了记者的电话,表示汇报领导后联系记者。

记者分别向云南京建轨道、昆明市交通运输局以及北京城建方面求证,云南京建轨道方面表示:“目前已经不再拖欠,已经补齐了。”然而,对于补齐的金额、时间节点等具体问题,没有明确回复。其他两家公司虽然取得了联系,但都未正面回复记者提出的采访问题。

经不再拖欠,“已经补齐了”,但是具体问题不接受采访,要求记者联系对外部门。

记者随后拨打了该公司党群工作部的电话,工作人员表示需要向领导请示后再作答复,并留下了记者电话。当天下午,云南京建轨道党群部工作人员联系记者,称因无法核实记者身份,故暂时无法接受采访。但在记者提供了相关证件号码及其他身份信息后,工作人员表示将进一步核实,并承诺确认身份后会进行回复,但是截至发稿,未收到公司就拖欠工资一事的正式说明。



自开通初期就因客流量较少而受到网友广泛关注的昆明地铁4号线,近期又因欠付员工工资受到关注。视觉中国/图

客运强度未达预期

昆明地铁4号线自开通初期就因客流量较少而受到网友的广泛关注。

在云南京建轨道拖欠员工工资背后,一个不可忽视的因素是整个昆明地铁的客运强度未达预期。数据显示,今年以来,昆明轨道交通的客运强度一直在每日每公里0.5万人次左右,其中,客运强度最高的月份,每日每公里的客流量为0.54万人次,而客运强度较低的月份,这一数字更是降至每日每公里0.44万人次。

记者了解到,国务院曾对新建地铁的客流作出要求,新建地铁初期的客运强度应不低于每日每公里0.7万人次,远期客流规模应达到单向高峰小时3万人次以上。但是从目前的数据来看,昆明地铁的客运强度没有达到上述要求。

“地铁客运强度是衡量轨道交通运输能力的重要指标,它反映了单位长度轨道上每日的载客量,从而在一定程度上体现了线路或网络的运营效率。”业内专家指出,地铁运行强度的计算基于线路日均客流量与线路运营长度之比,该指标不仅关系到地铁系统的可持续性,也是地铁建设的基础门槛之一。

“地铁客流量主要取决于城市的规模、经济发展水平、人口数量以及地理位置等因素。”上述业内人士表示,地铁造价高昂,如果没有足够多的客流作为支撑,就难以形成规模效应,更难以产生运营效益,甚至会进一步陷入亏损的无底洞。

但是,昆明地铁4号线自开通初期就因客流量较少而受到网友的广泛关注。

根据官方发布的数据,截至2022年9月3日,也就是昆明地铁4号线开通两周年之际,累计运送乘客数量达到7877.63万人次,日均客流量为10.94万人次,单日客流量最高纪录为18.57万人次。

到了2023年4月29日,昆明地铁4号线的客流量达到26.82万人次。按照官方的说法,这一数字创下了自线路开通以来的历史新高。

然而,自那以后,官方并未再公布4号线的客流情况。但依据

弃权董事均为公司老员工

新任董事及监事虽均经新控股股东提名,但从简历信息来看,近期换届后新华联董事中仍有多名为原控股股东方相关人员。

值得注意的是,近期对修订《公司章程》相应提案投出弃权票的5名董事均为新华联“老人”,部分董事有原控股股东方任职经历。其中,新华联现任董事长马晨山目前仍在新华联控股任董事。

简历信息显示,马晨山于2018年1月起任新华联控股党委书记、董事、常务副总裁,2020年1月至今任新华联董事长。工商信息显示,目前马晨山仍任新华联控股董事。

杨云峰也于2005年1月至2006年12月任新华联控股总裁办公室常务副主任。在新华联任职方面,杨云峰于2011年5月至2022年2月任该公司副总裁,2019年3月至今任公司董事,2022年2月至今任公司副董事长、总裁。

苟永平于2003年9月至2011年6月历任湖南燃气工程党委书记、董事、常务副总裁,2020年1月至今任新华联董事长。工商信息显示,目前马晨山仍任新华联控股董事。

杨云峰也于2005年1月至2006年12月任新华联控股总裁办公室常务副主任。在新华联任职方面,杨云峰于2011年5月至2022年2月任该公司副总裁,2019年3月至今任公司董事,2022年2月至今任公司副董事长、总裁。

苟永平于2003年9月至2011年6月历任湖南燃气工程党委书记、董事、常务副总裁,2020年1月至今任新华联董事长。工商信息显示,目前马晨山仍任新华联控股董事。

提议两度遭公司“老人”弃权 新华联董事会扩容方案难推

本报记者 庄灵晖 卢志坤 北京报道

围绕增加董事会人数,新华联文化旅游发展股份有限公司(000620.SZ,以下简称“新华联”)控股股东及监事会先后提议修订《公司章程》,均未获该公司董事会审议通过。

在此背景下,新华联监事会近日

谋求董事会扩容

今年9月以来,围绕《公司章程》修订事项,新华联控股股东、监事会及董事会等各方出现不同意见。

9月初,新华联发布公告称,公司收到公司控股股东湖南天象盈新科技发展有限公司(以下简称“盈新科技”)发来的《关于修改公司章程的提案函》,相应函件提议召开临时股东大会审议修改《公司章程》提案。

具体来看,相应函件对《公司章程》的修订内容主要涉及董事会及监事会人数。其中,提案提议将公司董事会人数由9名修改为11名,

5名董事弃权

对于控股股东及公司监事会相应提议,新华联董事会中投出弃权票的5人均均为现任董事,包括董事长马晨山,董事杨云峰、苟永平、张建及独立董事蒋赛,弃权理由也颇为相似,均涉及董事会换届时间较短。

“董事会刚换届不足三个月,再选容易引起市场的各类解读,应该让本届董事会充分为公司服务好,按业绩考核,并按年度工作考虑各类人事安排和主要人员结构调整。”对于上述两轮提议,马晨山投出弃权票时表示,同意修改公司章程,由于公司董事会完成换届时间太短,建议在一个完整财务年度

决定自行召集临时股东大会,以审议《公司章程》修订议案。与此前控股股东提议的修订内容类似,该公司监事会此次对《公司章程》的修订主要涉及将董事会人数由9人增至11人,监事会人数则由3—7人明确为3人。

“公司董事会未审议通过召集股东大会的议案,并非部分董事不

同意增加董事会人数,而是建议暂缓增加。”新华联方面回复《中国经营报》记者采访时表示,公司董事会与控股股东及监事会之间不存在较大争议。

值得注意的是,增加董事会人数要追溯至新华联重整时,去年相关公司与新华联签订的《重整投资

协议》就曾有相应约定。重整完成后,今年2月底新华联的控股股东及实际控制人发生变更。对于近期控股股东及监事会先后提出的相应提案,新华联5名董事投出弃权票,这5位董事均已在新华联任职多年,且包括现任董事长马晨山在内,部分董事还有原控股股东方任职经历。

百八十日以上单独或者合计持有公司百分之三以上股份的股东可以要求查阅公司会计账簿、会计凭证。

不过,新华联监事会相应提议也未获该公司董事会审议通过。9月底,该公司发布公告称,公司董事会近日召开会议,会议审议未通过《关于是否同意监事会提议召开临时股东大会的议案》。与上述控股股东相应提案一样,此次董事会表决结果也为4票赞成,5票弃权,董事会此次将不召集临时股东大会审议监事会提出的提案。

随后,新华联于今年6月份进行董事会及监事会换届选举。披露信息显示,今年6月初,盈新科技提名的非独立董事候选人包括王庚宇、马晨山、杨云峰、苟永平、褚峰、张建等6人,提名的独立董事候选人包括董克用、蒋赛、杨明等3人,提名的监事候选人则为张杰、袁紫葳两人。相应候选人悉数当选,同时还选举孙丹为当届职工监事。

披露信息显示,截至今年2月份公告披露日,盈新科技已持有新华联12亿股股票,占公司总股本的20.44%。同时,该公司原控股股东新华联控股有限公司(以下简称“新华联控股”)持有的公司约11.75亿股股票将用于清偿包括新华联

后,根据经营发展需要再进行董事增补,具体时间请酌情考虑。

“目前议案再次提出调整时机不合适,公司重整完成不足一年,改选后的新的一届董事会履职仅三个月,调整董事会将对董事会治理和公司经营产生不确定影响。”

同意增加董事会人数,而是建议暂缓增加。”新华联方面回复《中国经营报》记者采访时表示,公司董事会与控股股东及监事会之间不存在较大争议。

值得注意的是,增加董事会人数要追溯至新华联重整时,去年相关公司与新华联签订的《重整投资

协议》就曾有相应约定。重整完成后,今年2月底新华联的控股股东及实际控制人发生变更。对于近期控股股东及监事会先后提出的相应提案,新华联5名董事投出弃权票,这5位董事均已在新华联任职多年,且包括现任董事长马晨山在内,部分董事还有原控股股东方任职经历。

百八十日以上单独或者合计持有公司百分之三以上股份的股东可以要求查阅公司会计账簿、会计凭证。

不过,新华联监事会相应提议也未获该公司董事会审议通过。9月底,该公司发布公告称,公司董事会近日召开会议,会议审议未通过《关于是否同意监事会提议召开临时股东大会的议案》。与上述控股股东相应提案一样,此次董事会表决结果也为4票赞成,5票弃权,董事会此次将不召集临时股东大会审议监事会提出的提案。

随后,新华联于今年6月份进行董事会及监事会换届选举。披露信息显示,今年6月初,盈新科技提名的非独立董事候选人包括王庚宇、马晨山、杨云峰、苟永平、褚峰、张建等6人,提名的独立董事候选人包括董克用、蒋赛、杨明等3人,提名的监事候选人则为张杰、袁紫葳两人。相应候选人悉数当选,同时还选举孙丹为当届职工监事。

披露信息显示,截至今年2月份公告披露日,盈新科技已持有新华联12亿股股票,占公司总股本的20.44%。同时,该公司原控股股东新华联控股有限公司(以下简称“新华联控股”)持有的公司约11.75亿股股票将用于清偿包括新华联

后,根据经营发展需要再进行董事增补,具体时间请酌情考虑。

“目前议案再次提出调整时机不合适,公司重整完成不足一年,改选后的新的一届董事会履职仅三个月,调整董事会将对董事会治理和公司经营产生不确定影响。”

“公司董事会未审议通过上述控股股东相应提案,有违公司签署的《重整投资协议》之约定,提请相关董事注意可能对公司造成的不利影响。对此,也有董事提出不同意见,如杨云峰投出弃权票时认为,《重整投资协议》未对董事调整时间进行约定。

“公司董事会未审议通过上述控股股东相应提案,有违公司签署的《重整投资协议》之约定,提请相关董事注意可能对公司造成的不利影响。对此,也有董事提出不同意见,如杨云峰投出弃权票时认为,《重整投资协议》未对董事调整时间进行约定。